

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** [1]: Aviation

**Artikel:** "Gripen" nouvelle génération  
**Autor:** Vautravers, Alexandre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346944>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Présentation au public du Saab *Gripen Demo*, 25% plus puissant, mieux équipé et capable d'emporter 2 tonnes de charges supplémentaires.

## Gripen Nouvelle Génération

**Maj EMG Alexandre Vautravers**

Rédacteur en chef, RMS+

Face à ses concurrents directs – *Rafale* et *Typhoon* – le *Gripen* est clairement limité dans plusieurs domaines. Monomoteur, il ne peut rivaliser avec les performances et la sécurité de vol de ses rivaux. Ses performances à haute altitude laissent à désirer. Sa taille modeste lui empêche d'emporter autant de carburant et limite donc son rayon d'action ainsi que sa charge d'emport. La taille est généralement considérée comme un indice du potentiel d'évolution de la machine. L'industrie suédoise tente de démontrer le contraire avec une nouvelle étape de développement : le *Gripen Demo*, présenté au public le 23 avril 2008 dernier. Ce nouveau prototype effectue actuellement des essais en vol.

Extérieurement, le *Gripen Demo* ressemble à s'y méprendre au JAS39D biplace de série dont il est issu. Mais celui-ci ne comprend pas toutes les modifications prévues dans le cadre du *Gripen Next Generation* (NG) – un programme voué à la commercialisation dès 2015.

Le constructeur ne cache pas qu'il cherche à minimiser les différences avec les modèles de série actuels. En effet, Saab garantit à ses clients export -République tchèque, Hongrie, Afrique du Sud, Thaïlande- que les améliorations pourront être rétrofitées sur la génération C/D actuellement en service.

### Grandes échéances

Pour le constructeur, les enjeux sont importants, au moment où les Forces aériennes suédoises étudient un *Midlife Update* (MLU) pour leurs propres appareils. De plus, deux marchés s'ouvrent simultanément à l'exportation. L'Inde représente un marché quantitativement considérable et lucratif. Quant au marché norvégien, il est intéressant par le fait que ce pays est le premier partenaire du programme *Joint Strike Fighter* (JSF) à faire faux-bond à Lockheed Martin et à BAE Systems. Les performances annoncées du *Gripen NG* n'étant pas très éloignées du F-35 anglo-américain, le programme JSF peut s'attendre à de nouvelles difficultés commerciales.

A moyen terme, plusieurs autres pays peuvent être



Le « bureau » du JAS-39 *Gripen C/D*. Toutes les illustrations: Gripen International.

comptés comme clients potentiels : la Suisse, le Danemark, la Croatie et la Roumanie notamment.

### Nouveautés

Pour l'heure, le *Gripen Demo* est doté d'un nouveau moteur et d'une électronique remise à niveau. Le Volvo Aero RM12, une version produite localement du General Electric F404 monté sur le F/A-18 C/D, a été remplacé par un General Electric F414-GE-400 qui équipe le F/A-18 E/F *Super Hornet*. On gagne ainsi 25% de puissance, ce qui permet de maintenir les performances du prototype malgré un poids plus élevé : 7 tonnes à vide au lieu de

6,8 aujourd'hui. Le nouveau moteur permet de voler à vitesse supersonique (Mach 1.05) sans avoir à allumer la postcombustion, ce qui diminue considérablement la consommation et augmente d'autant l'autonomie. Cette capacité, développée à l'origine sur le F-22 américain, est appelée « *supercruise* ».

Un radar à balayage électronique (*Active Electronically Scanned Array* - AESA) développé par Saab Microwave Systems et Thales permet de poursuivre plusieurs buts simultanément. Le modèle est similaire à celui en cours de rétrofit sur les derniers lots de production du *Rafale*. L'électronique de bord intégrée est reliée en temps réel par satellite à un réseau de défense aérienne par connexions sécurisées. Des mesures de protection électronique (Saab Avitronic EWS39-3 et MAW) assurent une meilleure capacité de survie, notamment par la détection de missiles sol-air.

Afin d'augmenter la capacité d'emport, le train d'atterrissage a été déplacé sur les côtés ; il se rétracte désormais sous les ailes. Ceci permet de remplacer le pylône ventral par deux points d'emport de 450 kg, et permet de gagner de la place au profit des réservoirs de carburant. A terme, la capacité d'emport en carburant interne sera augmentée de 40%. De nouveaux réservoirs pendulaires de 450 USgal ont été conçus afin d'augmenter la capacité d'emport de carburant totale à 2 tonnes.

Le rayon d'action s'en trouve sensiblement accru. Actuellement, le *Gripen C/D* parcourt une distance maximale de convoyage « lisse » de 1640 miles nautiques, contre 1700 pour le F-16 et 1680 pour le F/A-18 C/D. Cette distance devrait atteindre 2200 miles pour le *Gripen NG*.

Du côté des armements, la capacité de ciblage en temps réel et en réseau a été renforcée par une liaison à large bande ainsi qu'un désignateur laser en nacelle. L'appareil pourra emporter la bombe à guidage laser légère GBU-39, le futur missile de croisière développé par Kongsberg, ainsi que le missile air-air *Meteor* sur des pylônes doubles.

Les vols d'essais du *Gripen Demo* ont débutés en 2008 et se termineront au début de 2010. L'intégration et l'homologation des armements sont prévus à partir de mi-2009, afin de pouvoir entrer en service à l'horizon 2012.

A+V

**Illustration d'un *Gripen NG* dans sa configuration air-sol, armé de bombes à guidage laser sous ses deux pylônes ventraux et de missiles de croisière sous voilure. Il emporte, en outre, deux *Meteor* et deux *Iris-T* air-air à moyenne et courte portée.**

